Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13169**

18. Wahlperiode 18.07.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Birgit Menz, Ralph Lenkert, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Manipulation bei flexiblen Klimaschutzmechanismen und ihre Zukunft unter dem Pariser Abkommen

Zu den flexiblen Instrumenten des Kyoto-Protokolls und anschließender Abkommen im Rahmen des UNFCCC gehören der „Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung“ (Clean Development Mechanism – CDM) und die „Gemeinsame Umsetzung“ (Joint Implementation – JI). Sie ermöglichen es privaten und staatlichen Investoren aus Industriestaaten, für Klimaschutzinvestitionen in Entwicklungsländern (CDM) oder in anderen Industriestaaten (JI) Emissionsgutschriften zu erhalten. Diese Emissionszertifikate können mit eigenen Einsparverpflichtungen verrechnet oder verkauft werden.

In der Vergangenheit haben mehrere Studien festgestellt, dass die vielfältigen Manipulationsmöglichkeiten des CDM die Klimaschutzziele des Kyoto-Protokolls und von nationalen bzw. regionalen Emissionshandelssystemen untergräbt (etwa „Is the CDM fulfilling its environmental and sustainable development objectives? An evaluation of the CDM and options for improvement“, Studie des Öko-Instituts im Auftrag des WWF). Zu solchen Emissionshandelssystemen zählt das Europäische Emissionshandelssystem (EU ETS). Viele CDM-Projekte verstoßen nach Auffassung der Fragesteller gleichzeitig seit vielen Jahren gegen weitere Nachhaltigkeitskriterien und/oder in der Umsetzung gegen Menschenrechte (vgl. u. a. Kill, „Ökonomische Bewertung von Natur“, Rosa-Luxemburg-Stiftung, 2015, unter www.rosalux.de, oder Witt/Moritz, „CDM – saubere Entwicklung und dubiose Geschäfte“ in „Ablasshandel gegen Klimawandel?“, VSA-Verlag 2004).

Durch Manipulationen von Projekten im Rahmen des CDM wurden und werden ein erhebliches Volumen an so genannten „faulen“ Emissionsgutschriften aus Entwicklungsländern in das Europäische Emissionshandelssystem transferiert. Diese Emissionsrechte führen – werden sie genutzt – zu einem Mehrausstoß an Klimagasen in Europa, der nicht durch einen entsprechenden Minderausstoß in den Entwicklungsländern gedeckt ist (ebenda). In der Summe führt dies zu einem globalen Mehrausstoß von Treibhausgasen.

Auch im Rahmen der JI-Projekte gab es erheblichen Missbrauch zu Lasten des Klimaschutzes. Nach einer Studie des Stockholm Environment Institute „Has Joint Implementation reduced GHG emissions? Lessons learned for the design of carbon market mechanisms“ (2015), unter www.sei-international.org, könnten die globalen Treibhausgasemissionen durch mangelhafte JI-Projekte um etwa 600 Millionen Tonnen CO_2 gestiegen sein, das wäre mehr, als Großbritannien in einem Jahr verursacht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Eine jüngst veröffentlichte Studie von Öko-Institut, Stockholm Environment Institute und INFRAS unter dem Titel „How additional is the Clean Development Mechanism? (siehe https://ec.europa.eu)“, beauftragt von der DG CLIMA der Europäischen Kommission, hat nun erneut die ökologische Integrität der Projekte des Clean Development Mechanism (CDM) untersucht. Die Autoren schätzen darin, dass 85 Prozent der Projekte und 73 Prozent der Gutschriften-Menge (Certified Emission Reduction – CER) zwischen 2013 und 2020 eine geringe Wahrscheinlichkeit haben, die Umweltintegrität zu gewährleisten. Diese Projekte führen zu keinem oder lediglich zu einem geringen zusätzlichen Klimaschutznutzen, den es ohne die Projekte nicht gegeben hätte. Dagegen hätten nur 2 Prozent der Projekte und 7 Prozent der Gutschriften-Menge eine hohe Wahrscheinlichkeit, die Umweltintegrität zu gewährleisten.

Hauptbotschaft der Studie ist es also, dass für quasi alle Typen von Projekten, mit Ausnahme von Industriegasprojekten (die wiederum nach anderen Studien Veröffentlichungen gravierende Probleme in Form von so genannten „perversen Anreizen“ hatten, siehe BMU, „Industriegasprojekte in CDM und JI – Wie geht es weiter in Zeiten der Krise?“, unter www.carbon-mechanisms.de), schwer nachweisbar sei, dass sie das Kriterium der so genannten Zusätzlichkeit (Additionality) erfüllen. Ein solches Ergebnis ist eine verheerende Bilanz auch hinsichtlich des CDM-Zertifizierungs- und Monitoring-Systems der der Vereinten Nationen unter dem UNFCCC, denn dieses Kriterium beschreibt die Zusätzlichkeit von Emissionsreduktionen als Voraussetzung für die Anerkennung von CDM-Projekten.

Nach dem Übereinkommen von Paris der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 12. Dezember 2015 (Pariser Klima-Abkommen) als Nachfolger des Kyoto-Protokolls soll es in Bezug auf Kohlenstoffmärke künftig sowohl „Cooperative Approaches“ nach Artikel 6.2 und 6.3 als auch einen „Sustainable Development Mechanism“ (SDM) nach Artikel 6.4 bis 6.7 geben. Eine weitere Kooperationsform nach Artikel 6.8 und 6.9 wird nicht als Marktmechanismus beschrieben.

Die maltesische EU-Ratspräsidentschaft und die Europäische Kommission nehmen in ihrem am 21. März 2017 verabschiedeten Standpunkt zu Leitlinien und Umsetzungen des Artikel 6 des Pariser Klima-Abkommens die Position ein, dass mit der Etablierung eines „Sustainable Developement Mechanism“ nach Artikel 6.4 des Pariser Abkommens die Kyoto Mechanismen nach der zweiten Kyoto-Verpflichtungsperiode nicht mehr weitergeführt werden sollten.

Im Oktober 2016 hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) einen marktbasierten Mechanismus zum Klimaschutz namens „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ (CORSIA) verabschiedet. Danach soll das Wachstum des internationalen Flugverkehrs ab 2020 „CO_2-neutral“ erfolgen. Allerdings soll das Herstellen dieser Neutralität im Wesentlichen auf Kompensationsmechanismen basieren. Dafür in Frage kämen u. a. Emissionsgutschriften aus CDM oder SDM. Daraufhin hat die Europäische Kommission vorgeschlagen, das EU ETS auf Flüge zwischen den Europäischen Mitgliedstaaten zu begrenzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung die Hauptergebnisse der Studie „How additional is the Clean Development Mechanism?“ nachvollziehen?

   Wenn nicht, welche Ergebnisse der Studie kann sie nicht nachvollziehen, und warum?

2. Unterstützt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des mehrfach in Studien nachgewiesenen Potentials des CDM, die ökologische Integrität von Emissionshandelssystemen zu untergraben, die Entwicklung eines CDM-ähnliches Instruments unter Artikel 6.4 bis 6.7 des Pariser Klima-Abkommens, in Form eines sogenannten Sustainable Development Mechanism (SDM)?
3. Worin sollen sich der bisherige CDM und der angedachte SDM unterscheiden
   a) nach Kenntnis der Bundesregierung über den internationalen Verhandlungsstand,
   b) nach Auffassung der Bundesregierung über die künftige Ausgestaltung des SDM bzw. des Artikels 6 des Pariser Klima-Abkommens?
4. Welche Position hat die Bundesregierung zur Ausgestaltung der „Cooperative Approaches“ nach Artikel 6.2 und 6.3 des Pariser Klima-Abkommens?
5. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zu weiteren möglichen neuen flexiblen Mechanismen unter Artikel 6 des Pariser Klima-Abkommens?
6. Plant die Bundesregierung, die Ergebnisse der aktuellen, im Auftrag der Europäischen Kommission erstellten Studie von Öko-Institut, Stockholm Environment Institute und INFRAS in die jetzigen Verhandlungen zum Artikel 6 des Pariser Abkommens einfließen zu lassen?
7. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass das Kriterium der Zusätzlichkeit in neuen flexiblen Mechanismen unter Artikel 6 des Pariser Klima-Abkommens gesichert wird, insbesondere beim angedachten SDM?
8. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass das Kriterium der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit in neuen flexiblen Mechanismen unter Artikel 6 des Pariser Klima-Abkommens gesichert wird?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, anstatt Treibhausgasemissionen vollständig in Deutschland zu mindern, Minderungen auch durch Mechanismen nach Artikel 6 des Pariser Klima-Abkommens abzurechnen, um nationale Klimaschutzziele oder internationale Verpflichtungen zu erfüllen?
10. Welche Rolle soll nach Auffassung der Bundesregierung Artikel 6 des Pariser Klimaschutz-Abkommens in der Dekarbonisierung des Europäischen und internationalen Luftverkehrssektors spielen?
11. Hält die Bundesregierung den CDM bzw. den SDM für geeignete Kompensationsmechanismen für die CORSIA?

Berlin, den 30. Juni 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333